IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 117)

z dnia 7 lipca 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 117)

7 lipca 2022 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat rozwoju usług cyfrowych świadczonych na śródlądowych drogach wodnych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Beata Orlik** zastępca prezesa do spraw ekonomicznych i organizacyjnych Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wraz ze współpracownikami, **Piotr Durajczyk** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, **Rafał Ziętal** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów. Witam pana ministra, który być może do nas dotrze w trakcie. Jak mówią państwo z ministerstwa, na razie jest jeszcze na posiedzeniu komitetu. A więc pozwolę sobie trochę zmienić porządek. W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat rozwoju usług cyfrowych świadczonych na śródlądowych drogach wodnych. To jest główny temat. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że będziemy go realizować, a zamiast prosić pana ministra o wprowadzenie i prezentację, bardzo proszę pana dyrektora.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Piotr Durajczyk:

Dzień dobry państwu. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Piotr Durajczyk, Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

Przygotowałem dla państwa krótką prezentację, czym jest system RIS. Jeżeli mówimy o cyfryzacji w żegludze śródlądowej, nie sposób nie wspomnieć o systemie RIS. Jest to główny system informatyczny, który w żegludze śródlądowej wdrażany jest od ostatnich kilkunastu lat. Jest wdrażany przede wszystkim na poziomie Unii Europejskiej, ale także i u nas w Polsce, na naszym lokalnym podwórku. Zaczynając od tego, czym jest RIS, dlatego że nazwa polska nie powstała, tak naprawdę RIS z angielskiego to River Information Services, czyli system usług informacji rzecznej. System ten powstaje w Europie, tak jak już powiedziałem, od lat 90. W 2005 roku powstała dyrektywa Komisji Europejskiej, która nakładała na państwa członkowskie Unii Europejskiej obowiązek wdrożenia systemu, ale tylko pod pewnymi warunkami. Warunki te to przede wszystkim odpowiednia klasa rzeki. Musi być to droga wodna o znaczeniu międzynarodowym, czyli klasa IV i wyższa. Jest jeszcze drugi bardziej istotny warunek. Chodzi o drogę wodną, która łączy się z drogą o podobnej klasie w innym państwie członkowskim. W Polsce tylko jeden fragment drogi wodnej spełniał oba te warunki, a mianowicie Odrzańska Droga Wodna w jej dolnym odcinku od Szczecina, czyli od granic z morskimi wodami wewnętrznymi, do miejscowości Ognica. Na południe od tego obszaru mamy już drogę wodną klasy III, czyli o znaczeniu krajowym. Tam takiego obowiązku nie było, co nie oznacza, że Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie nie widział potrzeby wdrożenia

systemu. Obecnie trwają prace nad wdrożeniem systemu, o czym też państwu dzisiaj za chwilkę powiem.

Jeżeli chodzi o polski porządek prawny, to pierwsze systemy informatyczne w żegludze śródlądowej zostały zaimplementowane w 2011 roku do ustawy o żegludze śródlądowej, która wprost nakłada na dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie obowiązek wdrażania usług nie tylko na terenie swojego obszaru działania, ale także na terenie całego kraju. Tutaj państwo widzicie, jak już wspominałem, że tylko króciutki – niestety, nie jestem w stanie pokazać tego na ekranie, dlatego że sygnał się odbija – odcinek na północnym zachodzie kraju jest objęty systemem, dlatego że jest to, tak jak powiedziałem, droga klasy międzynarodowej. Tak naprawdę dzisiaj mówimy o Odrze zachodniej, o Odrze wschodniej, a także o odcinku drogi wodnej przebiegającej przez jezioro Dąbie. W sumie jest to 97,3 km.

Natomiast obecnie, tak jak już wspomniałem, trwają prace nad drugim etapem wdrożenia systemu RIS na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Projekt pod nazwą „Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry" to projekt, który zakłada rozszerzenie terytorialne systemu o kolejne 150 km tak, żeby, jak państwo widzicie na slajdzie, w sumie blisko 243 km były objęte systemem. System będzie się kończył, właściwie już dzisiaj kończy się na autostradzie A2, czyli na autostradzie łączącej Berlin z Warszawą. System funkcjonuje na północ od tego obszaru, posiada pełną zdolność, pełne parametry, które powinien mieć, urządzenia, które powinny być zamontowane, o czym też za chwilkę wspomnę.

System tu i teraz już funkcjonuje, chociaż nadal nie został odebrany. Wynika to z kilku wyzwań, które stanęły przed urzędem. Przede wszystkim jest dosyć długa procedura w kontaktach z administracją niemiecką. Wynikało to także z tego, że umowa na realizację etapu została podpisana dzień przed zamknięciem granic, dzień przed wejściem covid-19. Zakładała zaprojektowanie, zbudowanie systemu, co przede wszystkim oznaczało uzyskanie wszystkich zgód oraz uzgodnienia z administracją nie tylko polską, ale i niemiecką. Proces z Niemcami, z administracją niemiecką zdecydowanie się wydłużył. Podam chociażby przykład jednego z niemieckich organów państwowych. Po roku organ ten stwierdził, że jednak jest władny do tego, żeby rozmawiać z urzędem na temat umiejscowienia sensorów.

Jeżeli mówimy o systemie RIS, to oprócz usług, które są świadczone, czyli oprócz pracy informatyków, oprócz pracy świadczonej przez odpowiednio wyszkolonych inspektorów, istotne są informacje, które system zbiera. Jak państwo widzicie tutaj, na prezentacji, z jednej strony system składa się z segmentu sensorów, które stanowią źródło informacji. System, po pierwsze, sam pobiera informacje, a po drugie, można także pobierać czy otrzymywać informacje od podmiotów zewnętrznych, takich jak np. dane z regionalnego zarządu gospodarki wodnej, dane z urzędu morskiego, dane z monitoringu miejskiego.

Mamy także, co jest bardzo istotne, segment łączności. Nie jest dzisiaj sztuką zamontować np. dwie kamery na mostach. Często mosty, zwłaszcza na odcinku granicznym, są oświetlone, są bardzo dobrze skomunikowane. Natomiast bardzo dużym wyzwaniem jest dostarczać w sposób niezawodny, w sposób ciągły dane do serca systemu, do jednej lokalizacji centralnej, czyli do centrum RIS. To było rzeczywiście dla nas bardzo dużym wyzwaniem, dlatego że często jest to obszar, który ma ogromne problemy z wykluczeniem komunikacyjnym, nie ma po prostu łączności komercyjnej. Trzeba także pamiętać, że rzeka ma różny kształt, są różne przeszkody, często po prostu nie ma zasięgu.

Z drugiej strony oparcie systemu, który jednak jest kluczowy z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa, o rozwiązanie komercyjne byłoby chyba jednak zbyt optymistyczne, jednak byłoby działaniem, które na dłuższą metę nie byłoby pożądane. W związku z tym powstały dedykowane systemy łączności, przede wszystkim łączność radiolinii, czyli system dwudziestopięcio-, czterdziestometrowych masztów, które zbierają informacje z poszczególnych lokalizacji i przesyłają do Szczecina. Z drugiej strony mamy stacje AIS, czyli automatycznego identyfikowania statków. Jak państwo kojarzycie Marine Traffic, jak kojarzycie informację, którą można pozyskać o ruchu statków morskich, to takie same informacje jesteśmy w stanie pozyskać, jeżeli chodzi o informacje ze statków żeglugi śródlądowej, łącznie, gdyby była taka potrzeba, z informacją

o nazwisku kapitana, o ładunku, o porcie macierzystym, o porcie docelowym, o porcie wypłynięcia, itd, itd. Oczywiście dla nas istotna jest także łączność VHF, czyli możliwość komunikowania się z pojedynczym statkiem lub grupą statków, wysłanie informacji o tym, że jest jakieś zagrożenie i że należy zachować szczególną ostrożność.

System RIS, tak jak powiedziałam, to centrum, gdzie z jednej strony wpływają wszelkie informacje, gdzie znajduje się serwerownia, ale także, gdzie pracują specjaliści, którzy później wykorzystują informacje do opracowania usług RIS.

Oczywiście dla nas istotni są również użytkownicy. Tutaj warto podkreślić, że użytkownicy także się zmieniają. System RIS początkowo w Europie powstał jako system bezpieczeństwa, czyli taki, który miał pomagać w koordynacji pracy służb porządkowych, straży pożarnej, policji, straży granicznej, służb celnych, natomiast z biegiem lat, wraz z rozwojem technologii i wraz z pojawieniem się czy zidentyfikowaniem nowych potrzeb, tak naprawdę uległ pewnej metamorfozie. W tej chwili coraz bardziej rozszerzany jest krąg użytkowników systemu. Jest to nie tylko administracja publiczna, nie tylko profesjonalna żegluga, ale coraz częściej także żegluga rekreacyjna, sportowa. Coraz więcej informacji dedykowanych jest do przeciętnego obywatela.

Tutaj, na zdjęciu, widzicie państwo serce centrum RIS. Jest to nowe centrum RIS, które zostało odebrane w tamtym roku. Mamy podgląd docelowo na sześćdziesiąt cztery kamery zamontowane na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Jesteśmy jedyną administracją publiczną, która tak naprawdę obserwuje, co dzieje się na drodze wodnej. Za chwilkę będę państwu chciał pokazać kilka króciutkich filmików, dosłownie trzy, cztery filmiki, żeby także udowodnić, że mimo, iż ruch na Odrzańskiej Drodze Wodnej jest stosunkowo niewielki, pomimo że wydawałoby się, że nic nie ma prawa się wydarzyć, udało nam się zaobserwować, nagrać, pokazać kilka sytuacji, z których wynika, że o bezpieczeństwo na drodze wodnej także trzeba zadbać. Oczywiście nie mogę pokazać skrajnych filmów, gdyż niestety, udało nam się nagrać próby samobójcze, w tym skuteczne, nieskuteczne. To już są materiały, które pozwalają Policji wyjaśnić pewne rzeczy.

Jak państwo widzicie, po prawej stronie jest stanowisko operatorskie. Przy stanowiskach operatorskich pracują osoby, które z jednej strony obserwują, co dzieje się na drodze wodnej, a z drugiej strony także opracowują chociażby elektroniczne mapy nawigacyjne, które służą do tego, żeby użytkownicy dróg wodnych wiedzieli, jaka jest droga wodna. Jesteśmy jedną z nielicznych administracji, która mapy elektroniczne wykonane w standardzie europejskim 2,3 uzupełnia o warstwę batymetryczną. Urząd posiada jednostkę inspekcyjno-pomiarową wyposażoną w odpowiedni sprzęt, która prowadzi kampanie pomiarowe. Trzy osoby, które są zatrudnione w urzędzie, wykonują całą linię produkcyjną, od zebrania danych po obróbkę w systemie teleinformatycznym, po publikację danych, tak jak powiedziałem, zgodnie ze wszystkimi standardami Unii Europejskiej.

Tutaj – po lewej – przykład zdjęcia z pilotażu. Pełne wdrożenie oznaczało także wymianę urządzeń. Urządzenia osiągnęły swoją żywotność. Po ośmiu, dziewięciu latach widzieliśmy dosyć dużą awaryjność sprzętu. Po lewej stronie państwo widzicie też, jak Polska się zmienia. Jest to dach spółdzielni mieszkaniowej, jedenaste piętro w centrum Szczecina. My ze swojej strony wymieniliśmy sprzęt, są nowocześniejsze urządzenia, a z drugiej strony, jak państwo widzicie, spółdzielnia mieszkaniowa zainwestowała w fotowoltaikę. Widać, że to się zmienia.

Jeżeli chodzi o mapy, jeżeli chodzi o urządzenia, na slajdzie widzicie państwo, w których miejscach montowaliśmy nasze urządzenia. Przede wszystkim są to miejsca wskazane jako potencjalnie niebezpieczne, przede wszystkim jakieś zakola rzek, przeszkody terenowe w postaci mostów, linii napowietrznych, rozgałęzień rzek. Staraliśmy się, żeby na każdym moście był komplet kamer, żeby widzieć, co się dzieje z jednej i drugiej strony mostu. Staraliśmy się, żeby na każdym moście były dwa czujniki mierzące radiowo prześwit pod mostem. Dzięki temu wiemy, co dzieje się na drodze wodnej. Docelowo, w przyszłości w ramach współpracy naukowej z instytucjami naukowymi chcielibyśmy także opracować mechanizm predykcji tego, co na drodze wodnej wydarzy się np. za pięć, sześć, dwanaście czy dwadzieścia cztery godziny, dlatego że to także ułatwia prace komercyjnej żeglugi. Ma ona czas na zastanowienie się, czy można wyruszać w podróż czy nie.

Jeżeli chodzi o urządzenia, o kamerach już wspominałem. Kamer docelowo będzie sześćdziesiąt cztery, będzie trzydzieści jeden dodatkowych kamer w nowym projekcie. Tak jak wspominałem, część kamer montowana jest na mostach będących w administracji niemieckiej. Było to dla nas dosyć duże wyzwanie, ale się udało. O wodowskazach też wspominałem. Wodowskazy także są montowane na wszystkich czy prawie wszystkich mostach. Dodatkowo w różnych miejscach terenu, który nadzorujemy, umieściliśmy stacje meteorologiczne, które zbierają takie dane jak prędkość i siła wiatru, opady, temperatura, itd. itd.

Jak już wspominałem wcześniej, wszystkie dane z obszaru są punktowo zbierane do stacji przekaźnikowych, do tych miejsc, które później kierują sygnał do Szczecina. Tutaj państwo widzicie schemat łączności w ramach naszego systemu. O tym już wspominałem, natomiast tutaj ważne jest, żeby powiedzieć, że tak naprawdę wraz z rozwojem systemu urzędowi przybyło dużo pracy. Do tej pory wykonywaliśmy dziesięć komórek elektronicznych map nawigacyjnych, 97 km było objęte mapami. W tej chwili w sumie będziemy wykonywali dwadzieścia pięć, a więc przybędzie piętnaście. W sumie prawie 250 km dróg wodnych będzie objęte elektronicznymi mapami nawigacyjnymi.

Etap ten zakończy się w tym roku wraz z przedstawieniem ostatnich dokumentów technicznych przez wykonawcę. Wykonawca, jak już wspominałem, zakończył etap fizyczny, montaż urządzeń, natomiast rozmawiamy jeszcze o poprawieniu jakości dokumentów technicznych, żeby system był kompletny, nie tylko pod względem technicznym, ale także papierowym, dokumentacyjnym. Tym niemniej w tej chwili trwają intensywne prace nad kolejnym etapem wdrożenia systemu na południu. Przede wszystkim planujemy objąć systemem wrocławski węzeł wodny i drogę wodną do węzła w Gliwicach. Tak naprawdę realizacja tego, co nazwaliśmy roboczo kompleksowym wdrożeniem RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej, czyli wdrożeniem RIS na całym odcinku Odry, oszacowana została na 70 milionów złotych. Natomiast w pierwszym etapie wstępnie wiemy, że będziemy realizowali projekt w ramach nowej perspektywy finansowej. Alokacja wynosi około 5 milionów euro. Jeżeli chodzi o pierwszy etap, chcielibyśmy wydzielić jeden z podetapów i zintensyfikować prace we wrocławskim węźle wodnym. Na pewno w tym momencie będzie dla nas istotne przygotowanie elektronicznych map nawigacyjnych, dlatego że są one pomocne przede wszystkim dla kapitanów. Na pewno istotne jest stworzenie systemu łączności AIS i VHF, dlatego że dzięki temu będziemy wiedzieli, co dzieje się na drodze wodnej. Jest to także stworzenie, jak państwo widzieliście, spójnego systemu nadzoru wizyjnego. Jeżeli chodzi o to, czy system wizyjny będzie opierał się tylko i wyłącznie o urządzenia urzędu, to raczej nie, raczej będziemy wykorzystywali sprzęt, który jest w dyspozycji chociażby Wód Polskich na śluzach czy monitoring miejski. Chcielibyśmy, żeby urząd miał pełen komplet informacji o tym, co dzieje się na drodze wodnej.

Istotne dla nas jest chociażby wysyłanie poprawek DGPS. Nie wspomniałem o nich. Oprócz tego urząd daje informacje DGPS, czyli dodatkową informację do sygnału satelitarnego, która pozwala określić bardzo precyzyjnie położenie statku z dokładnością do pięciu, siedmiu centymetrów. A więc nie ma sytuacji, gdzie system pokazuje, że statek jest obok rzeki. Dokładność pięciu, siedmiu centymetrów pozwala nam zobaczyć, czy statek zmieści się pod mostem, między filarami czy nie. Natomiast jeżeli chodzi o to, jakie elementy będą wykorzystane z dotychczasowego wdrożenia, widzicie państwo najnowszą serwerownię. Jest ona bardzo profesjonalna. Jest gotowa na to, żeby obsłużyć cały obszar Odrzańskiej Drogi Wodnej. Jest także gotowa na to, ma moce, żeby ewentualnie po pozytywnej decyzji o realizacji systemu na Drodze Wodnej Wisły, na jej dolnym odcinku, przyjąć strumień danych.

To, co także jest istotne z naszego punktu widzenia, to efektywność pracy. Efektywność ta w dużej mierze zależy od wykorzystywanych urządzeń. Urząd inwestuje z jednej strony w ludzi, a z drugiej strony wykorzystuje sprzęt. Tutaj państwo macie przykłady dwóch urządzeń dedykowanych w tym przypadku do produkcji elektronicznych map nawigacyjnych. Na dole jest dron lotniczy, który pozwala nam robić samodzielnie ortofotomapy, czyli robić zdjęcia lotnicze i na tej podstawie wyrysowywać kontury rzeki,

na tej podstawie robić mapy. W przyszłym roku chcielibyśmy w ramach środków unijnych kupić dron wodny do tworzenia map wody, czyli warstwy batymetrycznej.

Jeżeli chodzi o kompleksowe wdrożenie, mówimy w sumie o odcinku 740 km drogi wodnej, a więc tak naprawdę o bardzo dużym wzroście terytorialnym systemu. Mamy nadzieję, że w ciągu najbliższych kilku lat etapami uda się ten cel osiągnąć. Króciutko dwa slajdy, jeżeli chodzi o wstępne zamierzenia dla Drogi Wodnej Wisły. Tak jak wspominałem, tutaj mamy wskazane dwa odcinki, dwa etapy. Z jednej strony jest 170 km drogi wodnej z Gdańska do Bydgoszczy, a w drugim etapie Bydgoszcz-Włocławek, czyli kolejne 90 km drogi wodnej.

Jeżeli państwo pozwolą, pokażę jeszcze trzy krótkie filmiki trwające dosłownie po minucie, żeby pokazać, dlaczego system jest istotny. Może pokażę przykład naszej urzędowej łódki. Tutaj mamy dwa skutery jednej z jednostek publicznych, które bardzo szybko przepłynęły niedaleko centrum Szczecina. Na dole widać dwa lodołamacze regionalnego zarządu gospodarki wodnej. Została wytworzona fala. Jakie skutki fala może wywołać, będzie widać na dwóch małych łódeczkach. Są to łódeczki urzędu żeglugi śródlądowej, w tym jedna najmniejsza, która ma dwa i pół miesiąca. Państwo widzicie skutki takiego działania. Łódka została uszkodzona. Gdyby ktoś był w tym czasie na łodzi, mógłby zostać poważnie zraniony, jego zdrowie mogłoby ucierpieć, np. mógłby wypaść przez burtę do wody. Takich sytuacji w samym centrum Szczecina obserwujemy kilka w tygodniu, zwłaszcza w weekendy.

Jeżeli chodzi o następną sytuację, jak państwo widzicie, jest bardzo dobra pogoda, pusta droga wodna w okolicy Szczecina, statek niemiecki płynie prosto na brzeg. Co się okazuje? Sternik, jak powiedziałem, pan z Niemiec, w starszym wieku, stwierdził, że musi skorzystać z toalety, zszedł pod pokład, a łódka płynęła dalej. Są to sytuacje, które trudno sobie wyobrazić. Wydaje się, że na drodze wodnej nic się nie dzieje, a jak państwo widzicie, są to sytuacje z ostatniego roku.

Co jeszcze będzie nas czekało? Dlaczego system jest istotny? Chociażby ze względu na transport ładunków ponadgabarytowych. Tutaj państwo widzicie przykład – chyba jest jakiś problem techniczny, ale już płynie – jak ładunki są przewożone. Tutaj jeszcze wbrew pozorom zostało dużo miejsca, dlatego że zostało pół metra, natomiast często kapitanowie pływają na centymetry, dosłownie trzy, cztery, pięć centymetrów. Z naszego punktu widzenia dobrze mieć nad tym pieczę, dobrze obserwować to, co się dzieje.

Może ostatni filmik z wyciągania samochodu ze Szczecina. Jest to przykład tego, że dzieją się różnego rodzaju sytuacje. Jest to przykład ze Szczecina samobójstwa jednej z osób i następnie akcji ratowniczej. Tego typu obrazy pozwalają ustalić przyczynę, pozwalają ustalić, co się działo, lepiej skoordynować akcję w terenie.

Pięknie dziękuję. Jeżeli byłyby jakieś pytania dotyczące systemu RIS, jestem do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję, panie dyrektorze. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos w dyskusji? Pan przewodniczący Marchewka, bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję za prezentację, zresztą pokazującą działania, które są podejmowane na terenie dróg wodnych w okolicy Szczecina. Jest to szczególnie istotne dla mnie. Natomiast jeżeli tematem posiedzenia Komisji jest generalnie rozwój usług cyfrowych, które są świadczone na drogach śródlądowych, chciałbym trochę zwrócić uwagę na temat, który może nie dotyczy wprost dróg śródlądowych, ale dotyczy tego, co się dzieje w portach. Konkretnie mam myśli zarządy portów. Wiem, że zarządy portów wspólnie powołały specjalną spółkę, która ma się zajmować tematami, które są związane z informatyzacją i cyberbezpieczeństwem. Czy moglibyście państwo powiedzieć więcej na ten temat, jak to wygląda? Czy po prostu nie macie wiedzy na ten temat i musimy prosić o odpowiedź na piśmie? Wiem że, od dłuższego czasu taka spółka istnieje, dodatkowo, ma siedzibę w Warszawie, jest stuprocentowo w posiadaniu zarządu morskich portów. Zasadnicze pytanie, czy ktoś ma wiedzę na ten temat.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Witam pana ministra Marka Gróbarczyka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Mogę powtórzyć. Może będzie to pytanie do pana ministra.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Witam panią prezes Beatę Orlik, której wcześniej nie przywitałem. Kontynuujemy dyskusję. Sekretariat podpowiada mi, że jeszcze pani dyrektor Monika Niemiec-Butryn chciała... Jest pan minister, ale skoro pan dyrektor przedstawił prezentację, to już nie będziemy pana ministra męczyć. Dajcie spokój. Może w dyskusji. Pytam, czy pani dyrektor Monika Niemiec-Butryn chciałaby uzupełnić prezentację. Nie. Panie ministrze, w takim razie nie ma wyjścia, włączamy pana.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Monika Niemiec-Butryn:

Myślę, że jeszcze WIR, a za WIR odpowiadają Wody Polskie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę.

Zastępca prezesa do spraw ekonomicznych i organizacyjnych Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Beata Orlik:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, drugim z projektów, który zostanie państwu przedstawiony, jest projekt Wirtualny Informator Rzeczny. Projekt ten jest odpowiedzią na zgłaszane przez obywateli, przedsiębiorców oraz administrację dróg wodnych potrzeby i oczekiwania dotyczące dostępności e-usług świadczonych właśnie w obszarze korzystania ze śródlądowych dróg wodnych. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach programu operacyjnego Polska Cyfrowa. Głównym celem projektu jest utworzenie i rozwój nowoczesnych usług publicznych świadczonych drogą elektroniczną poprzez elektronizację procesu obsługi żeglugi śródlądowej, co przyczyni się do poprawy jakości i efektywności usług świadczonych przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie właśnie w zakresie obsługi śródlądowych dróg wodnych.

W ramach realizacji projektu zostaną stworzone dwa produkty. Pierwszym jest właśnie Wirtualny Informator Rzeczny, który będzie systemem informatycznym stanowiącym centralny punkt dostępu do danych oraz procesów związanych ze śródlądowymi drogami wodnymi, natomiast drugim z produktów projektu jest aplikacja mobilna, która będzie pod taką samą nazwą. Aplikacja ta umożliwi dostęp do danych, które znajdują się w systemie WIR, do planowania trasy rejsu, do odbierania powiadomień czy też ostrzeżeń z systemu WIR. Będzie także kanałem komunikacji pomiędzy administratorem drogi wodnej a użytkownikami. Komunikacja ta umożliwi zgłaszanie nieprawidłowości i niebezpieczeństw, które będą w trakcie podróży daną drogą wodną. Zostało założone, że główny cel zostanie osiągnięty do października 2023 roku. W ramach głównego celu zostały wyodrębnione cele strategiczne, czyli uproszczenie sposobu załatwiania spraw pomiędzy przedsiębiorcami a administracją publiczną, usprawnienie poboru opłat za śluzowanie lub przejście przez pochylnię i usprawnienie komunikacji pomiędzy interesariuszami procesu.

Jeżeli chodzi o aktualny status projektu, 29 października 2021 roku nastąpiło otwarcie ofert, które zostały złożone w postępowaniu przetargowym, które zostało wszczęte, a dotyczyło zaprojektowania, budowy, wdrożenia i utrzymania Wirtualnego Informatora Rzecznego. W związku z tym, że oferty, które zostały złożone, przekraczały budżet, który został zaplanowany w harmonogramie rzeczowo-finansowym, co niestety, wynikało z sytuacji na rynku IT, gdzie był obserwowany dosyć mocny wzrost cen, w związku z czym oferty, które zostały złożone, opiewały na wyższe kwoty, niż zostało założone, musieliśmy de facto zabezpieczyć wyższą kwotę na realizację projektu.

Natomiast finalnie, po rozstrzygnięciu postępowania przetargowego, została zawarta umowa w wykonawcą. Nastąpiło to 14 kwietnia 2022 roku. Aktualnie jesteśmy po etapie urealnienia terminów, które zostały założone, z uwagi właśnie na przedłużającą się

procedurę przetargową. Zgodnie z aktualnymi terminami, prace nad systemem WIR zakończą się 27 października 2023 roku. 10 czerwca tego roku został już odebrany pierwszy etap zarządczy, który wynikał z umowy, która została podpisana z wykonawcą. Przedmiotem pierwszego, już odebranego etapu było opracowanie dokumentacji technicznej, dokumentacji analitycznej, prototypu graficznego interfejsu oraz przeprowadzenie badań użyteczności dla prototypu. Aktualizacja terminów, o których wspomniałam przed chwilą, bezpośrednio również przełożyła się na zmianę realizacji projektu, terminów, które dotyczyły wykonania poszczególnych kamieni milowych. 28 czerwca właśnie w związku ze zmianą terminów został podpisany aneks nr 3 do umowy o dofinansowanie, który zmienił całkowitą kwotę projektu w zaokrągleniu z 14,5 miliona złotych na 21 milionów złotych, datę zakończenia projektu, o której wcześniej mówiłam, na 30 listopada 2023 roku oraz terminy poszczególnych kamieni milowych. To tyle z naszej strony. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pani prezes. Czy pan minister chciałby coś dodać na temat Krajowego Programu Żeglugowego do 2030 roku?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Gróbarczyk:

Myślę, że wszystko zostało powiedziane.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Kontynuujemy dyskusję. Czy pan poseł Marchewka chciałby jeszcze raz powtórzyć swoje pytanie?

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Chcę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Może pan minister będzie znał odpowiedź. Jeżeli nie, to poproszę o odpowiedź na piśmie. Rozmawiamy o sprawach dotyczących usług cyfrowych. Wiemy, że zarządy morskich portów między innymi ze Szczecina i Trójmiasta założyły, powołały specjalną spółkę, która ma koordynować sprawy związane z cyberbezpieczeństwem w portach. Chyba ma siedzibę w Warszawie. Czy pan minister mógłby nam powiedzieć coś więcej na ten temat, jak ona funkcjonuje, na jakich zasadach, czym się zajmuje? Czy po prostu sama zatrudnia informatyków, którzy przygotowują systemy, czy jest pośrednikiem? Jeżeli pan minister chciałby jakoś to uzupełnić, dlatego że teraz nie ma wiedzy, z chęcią poproszę o odpowiedź na piśmie. Zgłaszam to również do sekretariatu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Kto jeszcze? Proszę bardzo, pan poseł Wieczorek.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję, panie przewodniczący. Równolegle trwa analiza finansów i budżetu państwa za 2021 rok. Jest dużo zadań. Doskonale wiemy, że nie jest dobrze.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Trudne wyzwanie.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Trudne wyzwanie, trudne. Natomiast mam pytanie, jeżeli chodzi o kwestie realizacji Krajowego Programu Żeglugowego do 2030 roku. W dokumentach, które pan minister nam przesłał, jest napisane, że jeżeli chodzi o rozwój usług cyfrowych, jest reforma obsługi administracyjnej podmiotów działających na rynku żeglugowym. Przewidziano wprowadzenie cyfrowego poboru należności i e-usługi administracji żeglugowej, elektronicznej bazy dokumentów, załóg i statków. Ku mojemu zdziwieniu, chociaż proces wydaje się w miarę prosty, ma zakończyć się do 2026 roku. Jest pytanie. Baza dokumentów, załóg i statków to chyba nie jest jakaś rzecz, która wymaga czterech lat pracy. Nie znam się,

więc dlatego pytam. Wprowadzaliśmy system e-pacjent czy jakieś poważniejsze systemy ZUS, itp. Z tego, co pamiętam, nie potrzebowaliśmy tam chyba czterech lat. Mam prośbę o wyjaśnienie. Może to jest jakoś bardzo skomplikowane, podobnie jak pobór należności za korzystanie z dróg wodnych. Dzisiaj przecież mamy systemy viaTOLL, e-TOLL, nie wiem, ile dokładnie były wprowadzane, ale to jest chyba dokładnie na podobnych zasadach. Nie wiem, czy do tego potrzeba czterech czy nawet sześciu bądź ośmiu lat. A więc prośba o wyjaśnienie, podobnie jak w sprawie Wirtualnego Informatora Rzecznego. Jeżeli chodzi o zakończenie Wirtualnego Informatora Rzecznego, rozumiem, że umowa została podpisana 22 kwietnia tego roku, a plan jest, że będzie uruchomiony do 30 listopada 2023 roku. Ok. A więc tutaj jak rozumiem, nie trzeba czterech lat. To super, to się cieszę. Jest to realne. To tylko tyle.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Czesław Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Najpierw chciałbym serdecznie podziękować panu dyrektorowi za bardzo obszerną, szczegółową, wysoce profesjonalną prezentację. Naprawdę miło i z wielkim zaciekawieniem się państwa słuchało. Pociągnę, będę kontynuował temat poruszony przez pana posła Wieczorka w aspekcie Krajowego Programu Żeglugowego do 2030 roku. Po pierwsze, wiem, że pan minister Marek Gróbarczyk jest wielkim orędownikiem żeglugi śródlądowej w aspekcie włączenia Polski, włączenia rzeki Odry i rzeki Wisły, osiągnięcia IV klasy żeglowności. Nie wiem, w jakim terminie albo w jakim czasie można osiągnąć IV klasę żeglowności, żeby można było wpisać to do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Myślę, że to się wydarzy, dlatego że wiem, jaka jest determinacja, jaka jest wytrwałość orędowników pana ministra. A więc to cieszy, dlatego że wszyscy wiemy, iż praktycznie transport wodny jest nie tylko ekologiczny, nie tylko bezpieczny, ale też powoduje rozwój portów w aspekcie ekonomicznym. Dość powiedzieć, że w przeliczeniu na tonę przy przewozie towarów, jeżeli chodzi o transport wodny, zużywa się zaledwie 17% energii potrzebnej do transportu drogowego, a w odniesieniu do transportu kolejowego dwukrotnie mniej energii. Mówi się, że jeden duży statek rzeczny może zastąpić kilkadziesiąt samochodów, a więc rozwój transportu wodnego jest bardzo przyszłościowy i innowacyjny. Do tego potrzebne są oczywiście technologie cyfrowe, potrzebne są także ekologiczne statki oraz wykwalifikowana kadra. O wykwalifikowane kadry się nie martwię. Sądząc po państwa prezentacji kadry albo są, albo się znajdą. Cyfryzacja już wkracza, innowacyjne metody już wkraczają. Wiem, że są budowane ekologiczne statki. Niedawno oddawaliśmy do użytku. A więc trzymamy kciuki, panie ministrze. Rzeczywiście dziękujemy. Będziemy wspierać priorytet, który został postawiony teraz w Ministerstwie Infrastruktury, a wcześniej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan minister, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Oczywiście kwestia związana z realizacją RIS, WIR, w ogóle z obsługą dróg śródlądowych jest to zadanie, które zakrojone jest na przyszłe lata, zadanie daleko idące, ponieważ będzie się rozwijało w ramach realizacji dróg śródlądowych, natomiast głównym problemem jest przede wszystkim realizacja dróg śródlądowych w oparciu o wytyczne unijne czy też w ramach finansowania unijnego. Oczywiście cały czas aplikujemy o to, żebyśmy zostali wpisani do systemu TEN-T. Ostatnio były negocjacje, w których uczestniczyła pani dyrektor Niemiec-Butryn, w związku z tym, że zmienia się podejście Unii Europejskiej. Raz śródlądowe drogi wodne są ekologiczne, a raz nie. Teraz mamy okres, że nie są ekologiczne, a żegluga śródlądowa jest absolutnie szkodliwa dla gospodarki, ale poczekamy, kiedy w Unii Europejskiej zmieni się nastawienie. Za chwilę znowu będzie ekologiczna, ponieważ inne komisje dojdą do głosu i będą forsować takie rozwiązanie. W związku z tym obecnie mimo wszystko w Unii Europejskiej trwa dyskusja, żeby jednak IV klasa żeglowności nie było priorytetowa, jeżeli chodzi

o sieć bazową TEN-T, żeby nastąpiło obniżenie przede wszystkim parametrów dróg wodnych. Chociażby nie jest potrzebne budowanie do 2,5 m, wystarczające będzie 1,8 m. Przede wszystkim jeżeli chodzi o łuki czy też prześwity pomiędzy mostami, normy będą zmniejszone. Mamy gorącą nadzieję, że tak się stanie. W związku z tym dostosowanie do systemu będzie zdecydowanie lepsze. W związku z tym, że mamy tragiczną sytuację na rzekach – przypomnę, że Wisła ma 34 cm na bulwarach, w Ścinawie bodajże 28 cm – nie ma innego sposobu, żeby realizować drogi wodne jak tylko przez budowę stopni wodnych, nie tylko pod kątem żeglugowym, ale również pod kątem bezpieczeństwa. W związku z tym idzie to w parze z całym systemem, który ma być realizowany, również pod kątem obsługi administracyjnej czy też organizacyjnej.

W każdym razie dzisiaj wszystkich państwa zachęcamy, chcemy promować turystyczną żeglugę śródlądową, cały obszar turystyki wodnej. Zrealizowaliśmy bardzo wiele inwestycji na Mazurach. Niebawem ogłosimy przetarg na budowę Pętli Mazurskiej, która będzie dokończona, będzie fantastyczną atrakcją, o której wszyscy mówią w ramach jezior mazurskich. Jest to także Kanał Ostródzko-Elbląski, Kanał Augustowski, który jest zapomniany, czy Wielka Pętla Wielkopolski, czy chociażby Zalew Szczeciński. To wszystko są świetne drogi wodne, które mogą być wykorzystane turystycznie. Między innymi systemy, które przygotowaliśmy, mogą doskonale wspierać, a przede wszystkim służyć bezpieczeństwu. Już nie mówię o tym, że w tym roku śluzowania są za darmo. W związku z problemami popandemicznymi zdecydowaliśmy się całkowicie wyzerować opłaty za śluzowanie. Miejmy nadzieję, że będzie to przedłużone również na przyszły rok.

Jeżeli chodzi o pytanie pana przewodniczącego Marchewki o Port Community System, jest to program niezwiązany oczywiście z RIS, ale mający duże odniesienie do tego systemu, dlatego że będzie kontynuowany również na rzekach. To jest to, o czym mówił również pan poseł Wieczorek, jeżeli chodzi o załogi. To nie nasze załogi. Między innymi chodzi o system, który jako Digital Single Window będzie mógł przyjmować poprzez zgłoszenie – dlatego że systemu tego nie ma na rzekach – przede wszystkim zgodnie z wymogami związanymi z IMO, informacje o załodze, o statku, o ładunku, o trasie, którą płynie. System będzie to kumulował. System ten został już zbudowany w portach. Port Community System to systemy portowe, które znajdują się już na obszarze wszystkich największych portów. W związku z tym, że taki system trzeba zawsze budować, kastomizować pod kątem poszczególnych portów, zdecydowaliśmy się na powołanie jednej spółki, która swoim działaniem objęła wszystkie porty. Oczywiście chodzi o unifikację. Tak samo jak się odprawia kontener w Szczecinie, tak samo będzie odprawiany w każdym innym polskim porcie, w Gdańsku czy w Gdyni. Będzie to oczywiście w ramach dyrektywy unijnej. Dyrektywa zakłada właśnie Digital Single Window, żeby wszystkie informacje były kumulowane, gromadzone w jednym miejscu w przestrzeni cyfrowej. W związku z tym dotyczy to organizacji portu, holowania, awizowania, wejścia do portu, wszelkich kontroli związanych z inspekcjami w zakresie bezpieczeństwa żywnościowego, jak również ze Strażą Graniczną, itd. To wszystko jest ujęte w systemie, a więc agent czy broker, kapitan statku może zdalnie zaanonsować statek. Będzie on obsługiwany według systemu PCS.

Niemniej największą zaletą systemu, który dzisiaj zyskał akceptację Ministerstwa Finansów, a przede wszystkim Krajowej Administracji Skarbowej, jest odprawianie kontenerów. Dzisiaj odprawianie kontenerów w oparciu o system odbywa się w przeciągu kilku sekund. Do tej pory wszystko odbywało się na zasadzie papierologii. Już dzisiaj odprawiliśmy w systemie około 70 tys. kontenerów. W dalszym ciągu chcemy to rozwijać również na obszar pozostałych wymogów związanych przede wszystkim z obsługą skarbową. Akceptacja Ministerstwa Finansów to ogromne ułatwienie dla operatorów, a przede wszystkim dla przyciągnięcia kolejnych linii żeglugowych w ramach podejścia, myślę, że niezwykle nowoczesnego.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję. Dziękuję gościom, panu ministrowi, pani prezes, dziękuję państwu. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.